



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals**

**Loewe, Carl**

**Berlin, 1895**

Einleitung

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-78652](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-78652)

### Einleitung.

Die langgestreckte nordalbingische Halbinsel, welche die beiden Meere, die deutsche Küsten bespülen: die Nordsee, das „Deutsche Meer“ oder wie der Bewohner der Halbinsel sie mit Vorliebe nennt, die „Westsee“, und die Ostsee, das „Baltische Meer“, von einander trennt, zu durchstechen, und durch eine kürzere gefahrlosere Wasserstraße, als sie der Weg um Skagen bietet, zu verbinden, dieses Vorhaben, dessen Ausführung in einer den Bedürfnissen der Gegenwart und einer hoffentlich noch langen Zukunft entsprechenden Weise wir nun mit Stolz und Freude feiern dürfen, hat eine lange, nicht immer erfreuliche, aber für den Deutschen um so bedeutsamere Vorgeschichte, als ein gutes Theil deutscher Geschichte darin sich widerspiegelt.

Es mag auf den ersten Blick auffällig erscheinen, daß der Gedanke eines Nord-Ostsee-Kanals nicht schon zu einer Zeit aufgetaucht und erwogen ist, da der mächtige Städtebund der Hansa die nordischen Meere beherrschte, und nicht nur in den deutschen Küstenstädten, sondern auch in denen Skandinaviens und den baltischen, jetzt russischer Hoheit unterworfenen Städten der deutsche Kaufmann, der deutsche Rheder allein für Handel und Wandel sorgte. Aber wenn wir uns erinnern, daß die Blüthezeit der Hansa in eine Zeit fällt, wo der Seeweg nach Ostindien und America noch nicht entdeckt war, wo die Erzeugnisse Asiens und Africas, soweit sie im Norden Europas Absatz fanden, nicht auf dem Seewege, sondern von den italischen Seeplätzen aus über Land an die Küsten der nordischen Meere gebracht wurden, so ist damit die Erklärung leicht gefunden. Der Handel bewegte sich eben damals hauptsächlich in der Richtung von Norden nach Süden, unter Zuhilfenahme des Landtransports in langen Wagenzügen und Karawanen, die vom Binnenlande heraus auf diejenigen Hafenplätze geleitet wurden, von denen aus sie über See weiter nach Norden gebracht werden sollten; nachdem aber der Seeweg nach Ostindien gefunden, fing Asien an, seine Erzeugnisse auf diesem billigeren, und trotz aller Fährlichkeiten der weiten Seefahrt doch sichererem Wege nach Europa zu senden und

den nordischen Hafenplätzen direct zuzuführen; daß das westlich gelegene America, das für seinen Verkehr mit Europa auf den Seeweg allein angewiesen war, dasselbe that, liegt in der Natur der Sache. So verödeten allmählich die von Italien über die Alpen durch Deutschland nach dem Norden führenden Straßen und ein neuer mächtiger überseeischer Verkehr entstand, der von Westen, vom Aermelmeer her nach Osten seine Richtung hatte. Die Hafenplätze an der Nordsee erstarkten und überholten bald die durch die nordalbingische Halbinsel in Anbetracht der vielen und großen Gefahren der sie umspülenden Meeres-theile, des Skagerraks, des Kattegats, der Belte und des Oeresunds vom Weltverkehr fast abgeschnittenen Seestädte der Ostsee, die immer weiter zurückgingen.

Daß schon zu Ende des 14. Jahrhunderts die Lübecker mittelst des übrigens noch heute bestehenden und von flachgehenden Flußfahrzeugen befahrenen sogenannten Stecknitz-Kanals unter Zuhilfenahme des in die Elbe mündenden Wasserlaufs der Delvenau eine Verbindung zwischen Trave und Elbe und damit zwischen Lübeck und Hamburg herstellten, und im Jahre 1525 — also zu einer Zeit, wo die beiden oben erwähnten für den Welthandel Epoche machenden Entdeckungen ihre Wirkung für den Norden Europas noch wenig oder gar nicht zeigen konnten — eine zweite Verbindung zwischen jenen Städten und Flüssen unter Benutzung der Alster und Beste — Nebenflüsse der Elbe bezw. Trave — durch Hamburg unter Beihülfe Lübecks zustande kam\*), kann nicht als Beweis dafür, daß man damals bereits einen „Nord-Ostsee-Kanal“ für nothwendig oder wünschenswerth gehalten hätte, herangezogen werden, da beide Kanäle in nur geringen, selbst für die Seeschiffe damaliger Zeit nicht ausreichenden Dimensionen angelegt wurden, sodafs wohl anzunehmen ist, sie seien nur dem Binnen-, ja wahrscheinlich nur dem Localverkehr zwischen Hamburg und Lübeck zu dienen berufen gewesen.

\*) Diese Wasserstraße hat nur etwa 25 Jahre bestanden, da der Besitzer der Güter Borstel und Jersbeck, Detlev v. Buchwaldt, deren Gebiet sie berührte, sie im Jahre 1550 infolge einer Fehde mit den beiden genannten Hansestädten wieder zuschütten ließ.